

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

Cześć LXVII. Wydana i rozesłana dnia 18. października 1904.

Treść: 119. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Reutte do granicy państwowej pod Schönbichl.

119.

Dokument koncesyjny z dnia 11. października 1904,

na kolej lokalną z Reutte do granicy państwowej
pod Schönbichl.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami burmistrzowi Alojzemu Bauerowi w Reutte łącznie z dyrektorem fabryki Henrykiem Schoenerem w Reutte i radcą cesarskim i sekretarzem izby handlowej i przemysłowej Dr. Antonim Koflerem w Innsbruku na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalnotorowa z Reutte przez Vils do granicy państwowej pod Schönbichl, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod ustalonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem połączenia koncesjonowanej kolei z bawarską siecią kolejową obowiązują mają postanowienia układu państwowego, który monarchia austriacko-węgierska zawarła z królestwem bawarskim, a koncesjonariusze obowiązani są poddać się tym postanowieniom i wypływającym stąd dla nich obowiązkom.

§ 2.

Względem kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają kon-

cesjonariusze z dobrodziejstw, przewidzianych w art. 5 ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 3.

Koncesjonariusze obowiązani są budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, ukończyć, gotową kolej na użytek publiczny oddać i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesjonariusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§ 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszom także co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznał za potrzebną.

§ 5.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesjonariusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do wa-

runków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności zaś do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu można będzie odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryusze otrzymują nadto prawo wydania akcyi pierwszeństwa, aż do kwoty, którą rząd ustanowi; akcyje te mają pod względem oprocentowania i umarzania pierwszeństwo przed akcyami zarodowemi.

Dywidenda, która przypadać ma na akcyje pierwszeństwa, zanim jeszcze akcyje zarodowe do niej prawa nabędą, nie może wynosić więcej aniżeli 4 od sta, przyczem nie wolno jej uzupełniać z dochodów lat późniejszych.

Cyfra zakładowego kapitału rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów sporządzenia projektu, budowy i urządzenia kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów uposażenia funduszu rezerwowego, który rząd ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegokolwiek bądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

Statut spółki jakoteż formularze akcyi zarodowych i pierwszeństwa, podlegają zatwierdzeniu przez rząd.

§ 7.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po niższych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych każdorazem na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji, a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy przewożeniu większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w życie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowe przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryusze obowiązani są przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armji, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 8.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 9.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgastą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 3. zobowiązań pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 10.

Nie wolno koncesyonaryuszom powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei żelaznej trzecim osobom, wyjąwszy, jeżeli rząd na to wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszy.

W przypadku takim koncesyonaryusze zwracać mają rządowi kosztą z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§ 11.

Koncesyonaryusze obowiązani są postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy i ich rodzin na wypadek choroby i na starość i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie wkładającej na koncesyonaryuszy co najmniej takie same obowiązki, jak kasa rzeczzonego związku.

§ 12.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII.

ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprawiać współużywaną koleją lub jej częściami tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 13.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 2. ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi, i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód średni, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić przeto należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną koleją aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódnego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl postanowień ustępów 1 do 3 bez uwzględnienia dodatku w ustę-

pie 2. przewidzianego, nie wynosił przynajmniej sumy rocznej, potrzebnej na oprocentowanie pożyczki od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego — w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej raty roczne płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom płacić się mających, a jeszcze nie zapadłych — zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta rocznie, z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po strąceniu dodatku, zawartego ewentualnie w tych splatach w myśl postanowień 2. ustępu.

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacjami długu państwowego. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 do 5 przepisanego, bez dalszej zapłaty wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszy będące i ich przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

7. Uchwała rządu, dotycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe,

które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź w celu zaspokojenia pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, dotyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w deklaracji wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwale obciążenie.

9. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszy i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych wskutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich jeszcze do tego celu potrzebował.

§ 14.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w § 13, ustępie 6.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 13), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza,

a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyonaryusza.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, ma komisarz przez rząd dla spółki ustanowiony także prawo bywać na posiedzeniach rady nadzorczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapasć ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.

